Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9725**
18. Wahlperiode 21.09.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Tabea Rößner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Temporäre Engpässe im Bundesverkehrswegeplan 2030

Beim neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sollte laut dessen Zusammenfassung auch die „Engpassbeseitigung in hoch belasteten Korridoren" im Fokus stehen. Leistungsfähige Verkehrsnetze seien oberstes Ziel des BVWP 2030 (Bundestagsdrucksache 18/9350, S. II).

Für die einzelnen Straßen- und Schienenprojekte wurden Engpassanalysen erstellt. Dabei werden die Engpässe zwischen dem bestehenden und dem Zielnetz 2030, in dem bereits alle Projekte des Vordringlichen Bedarfs als umgesetzt angenommen werden, verglichen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/9350, S. 24).

Bei dem Verkehrsträger Schiene wird für die Netzauslastung der Tagesdurchschnitt für einen mittleren Werktag betrachtet. Das Verhältnis zwischen Anzahl der prognostizierten Züge und der Leistungsfähigkeit der Strecke beschreibt die Auslastung. Überlastete Strecken sind alle, bei denen die Anzahl der Personen- und Güterzüge zusammen mindestens 10 Prozent höher ist als die Zugmenge, die noch mit einer befriedigenden Betriebsqualität fahren kann.

Bei dem Verkehrsträger Straße wird die Überlastung stundenweise ermittelt. Zeitliche Verkehrsspitzen im Tagesverlauf und ggf. daraus resultierende Engpasssituationen werden somit bei der Straße berücksichtigt, auch wenn diese nur kurzzeitig vorliegen und hier eine höhere zeitliche und räumliche Flexibilität der Nutzer gegeben ist. Bei der Schiene, bei der systembedingt stärkere zeitliche und räumliche Restriktionen für die Fahrten vorliegen (Trassen, Takte, Anschlüsse), wird die temporäre Überlastung hingegen nicht berücksichtigt. Engpässe im Netz werden dadurch nicht (ausreichend) erkannt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwiefern ist es zutreffend, dass sich die Engpassanalyse für den Verkehrsträger Schiene auf Tagesdurchschnittswerte bezieht, ohne die Werte in den Spitzenstunden zu berücksichtigen?

   Falls ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Ermittlung von Engpässen, falls nein, wie wurden die Werte in den Spitzenstunden berücksichtigt?

2. Inwiefern ist es zutreffend, dass bei der Engpassermittlung für den Verkehrsträger Straße eine tageszeitliche Differenzierung vorgenommen wurde, und wenn ja, wie wird dies begründet, und ab welcher zeitlichen Dauer einer Überlastung in Stunden pro Tag wurde ein Engpass unterstellt?

3. Auf welchen Abschnitten des Straßennetzes des Bezugsfalles läge ein Engpass vor, wenn bei der Straße statt tageszeitlich differenzierter Werte Tagesdurchschnittswerte für die Ermittlung des Engpasses genutzt würden (bitte Auflistung und Kartendarstellung analog Abbildung 5, Bundestagsdrucksache 18/9350)?

4. Auf wie vielen Abschnitten mit welcher Gesamtlänge des Straßennetzes im Bezugsfall liegt bei der Anwendung der Berechnungsmethode für die Ermittlung des Engpasses mit

   a) tageszeitlich differenzierten Werten bzw.

   b) Tagesdurchschnittswerten ein Engpass vor?

5. Wie begründet die Bundesregierung die unterschiedliche Vorgehensweise hinsichtlich der Engpassbestimmung zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße, und welche Annahme über die zeitliche und räumliche (In-)Flexibilität der Verkehrsnachfrage im Tagesverlauf der beiden Verkehrsträger liegt dieser Einschätzung zugrunde?

6. Wie können nach Auffassung der Bundesregierung Engpässe im Personenverkehr oder im Güterverkehr auf der Schiene, die nicht über den gesamten Tag hinweg bestehen, aber aufgrund der zeitlichen Inflexibilität der Nachfrage auch nicht über den Tag „wegverteilt“ werden können, auch tatsächlich als Engpass identifiziert und real beseitigt werden?

7. Inwiefern ist es zutreffend, dass aufgrund der Eigenheit der Personenverkehrsnachfrage, die sich überwiegend auf den Zeitraum von 6 bis 20 Uhr bezieht, Strecken mit überwiegender Nutzung durch Personenzüge im Mittel als „nicht überlastet“ ausgewiesen werden, auch wenn für den Zeitraum von 6 bis 20 Uhr, d. h. während der Nutzung durch Personenzüge, eine Überlastung (Auslastung > 110 Prozent) festgestellt wurde?

   Wenn nein, warum nicht?

8. Inwiefern ist es zutreffend, dass Gutachter zu einzelnen Tageszeitabschnitten Überlastungen (Auslastung > 110 Prozent) auf Streckenabschnitten ermittelt haben, welche in der Engpassanalyse jedoch nicht berücksichtigt wurden, weil der Tagesdurchschnittswert des jeweiligen Streckenabschnittes keine Überlastung darstellt?

   Wenn nein, warum nicht?

9. Auf welchen Eisenbahnstrecken, die in die Engpassanalyse Zielnetz gemäß Abbildung 8 auf Bundestagsdrucksache 18/9350 einbezogen waren, liegt eine tageszeitlich differenzierte Überlastung vor (bitte tabellarische Auflistung der betreffenden Streckenabschnitte mit Länge der Strecke, Zeitraum der Überlastung und Angabe der Spitzenwerte)?

10. Wie begründet die Bundesregierung die Nichtdarstellung von tageszeitabhängig überlasteten Schienenwegen in der Prognose des BVWPs 2030 im Vergleich zur tageszeitlich differenzierten Darstellung bei Straßenverkehrs-Engpässen, und welche Maßnahmen zur Identifizierung und zum Abbau dieser tageszeitabhängigen Überlastung auf den betroffenen Eisenbahnstrecken plant die Bundesregierung?

Berlin, den 21. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333